

(再評価)

資料 3 - 4 - ①  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成22年度第6回)

# 国道52号 上石田改良

平成22年11月16日

国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	3
4. 事業の必要性に関する視点	5
5. 費用対効果	9
6. 事業進捗の見込みの視点	12
7. 今後の対応方針(原案)	13



# 2. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- ① 4車線化と橋の架け替えによる交通円滑化
- ② 拡幅・線形改良と歩道設置による交通安全性の向上
- ③ 道路整備に伴う沿道環境の改善

## (2) 計画の概要

区 間	自) 山梨県甲府市富竹一丁目 至) 山梨県甲府市寿町
計 画 延 長	L=1.0km
幅 員	W=22.0m
構 造 規 格	第4種第1級
設 計 速 度	60km/h
車 線 数	4車線
事 業 化	平成8年度
事 業 費	138億円
計 画 交 通 量	21,700~23,700(台/日)

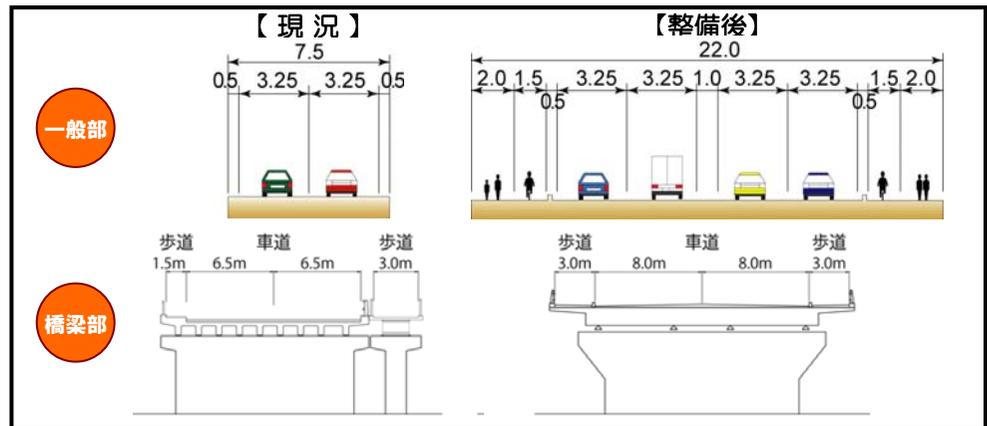
平面図



位置図



標準横断面図



# 3. 事業進捗の状況

## 事業の経緯

昭和21年度：都市計画決定  
 昭和43年度：都市計画変更  
 平成8年度：事業化

平成16年度：用地取得着手  
 平成17年度：工事着手  
 平成21年度：荒川橋仮橋の供用・新貢川橋暫定供用  
 旧荒川橋・貢川橋の撤去開始

## 供用状況



写真① 荒川橋仮橋



写真② 貢川橋西詰交差点

# 3. 事業進捗の状況

- ・上石田改良区間周辺には学校や公共施設、住宅地などが点在。
- ・改良区間で、(主)甲府南アルプス線が交差。
- ・上石田改良はH8年度に事業化、H17年度より工事に着手。H21年度に荒川橋仮橋の供用。



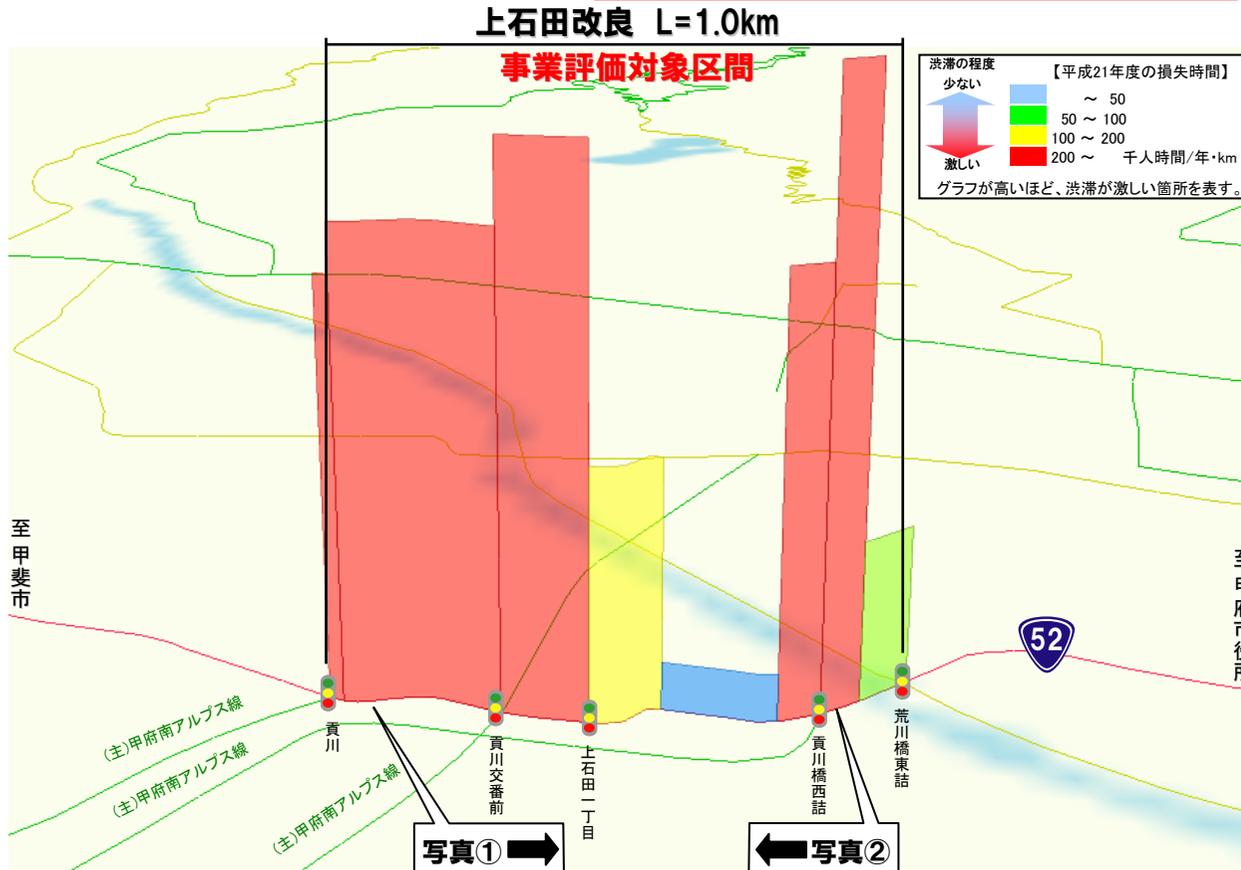
# 4. 事業の必要性に関する視点

## (1) 交通渋滞の状況

- ・上石田改良区間の損失時間は全国平均の約10倍(上石田改良区間:195.5千人時間/年・km、全国平均:20.3千人時間/年・km)。
- ・改良整備により渋滞が緩和し、スムーズな通行が見込まれる。

### 損失時間

全国平均 : 20.3千人時間/年・km (H18)  
 上石田改良区間 : 195.5千人時間/年・km (H21)



写真① 貢川交番前交差点の渋滞



写真② 貢川橋西詰交差点の渋滞

### ■バス事業者の声



・貢川交番前交差点の渋滞が酷く、甲府方面に向かう際、3~4分遅延します。

・上石田区間の整備によって、定時性の向上が期待できます。

資料：H21年度旅行速度調査

資料：ヒアリング結果

# 4. 事業の必要性に関する視点

## (2) 交通事故の状況

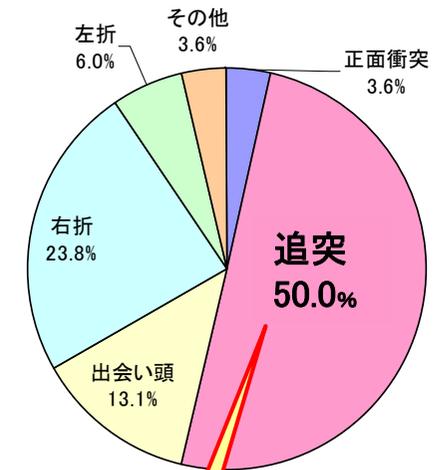
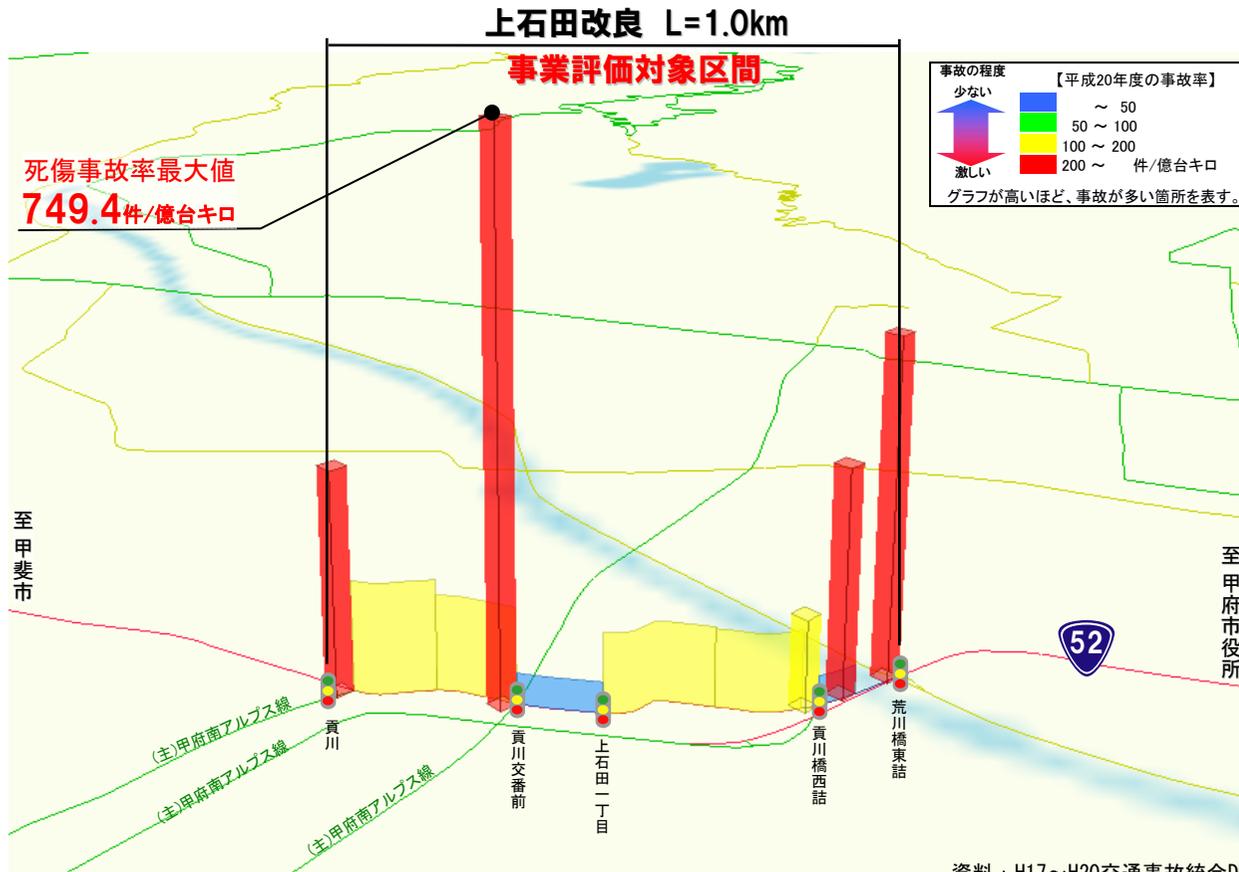
- ・上石田改良区間の平均死傷事故率は全国平均の約3倍(上石田改良区間:278.4件/億台キロ、全国平均102.6件/億台キロ)。
- ・上石田改良区間の事故類型は、渋滞が一因である追突事故が約5割発生。
- ・改良整備により、渋滞が緩和し、事故の減少が見込まれる。

### 事故率

全国平均 : 102.6件/億台・km (H20)  
 上石田改良区間 : 278.4件/億台・km (H17~20平均)

### 事故の内訳(H17~H20)

#### ■上石田改良区間の事故の内訳



■追突事故が約5割  
 ・死傷事故件数(4年間:H17~H20)  
 84件  
 ・そのうち、  
 追突事故による死傷事故件数  
 84件中 42件

資料 : H17~H20交通事故統合DB

資料 : H17~H20交通事故統合DB

# 4. 事業の必要性に関する視点

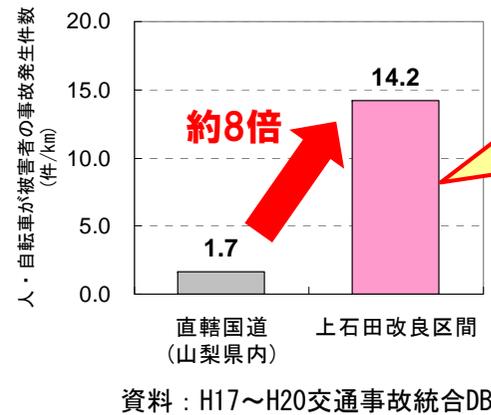
## (3) 沿道環境の状況

- ・線形の悪い道は見通しがききにくく、ドライバーも歩行者も通行に支障。
- ・歩道の未整備が一因となり、人・自転車が被害者の死傷事故件数は山梨県直轄国道平均の約8倍。
- ・歩道や自転車道が整備されることで、安全性の向上が見込まれる。

### 線形不良箇所



### 人・自転車が被害者の死傷事故件数(上石田改良区間)



歩道の未整備による狭い歩行空間が一因となり、山梨県内の直轄国道に比べ、死傷事故件数は8倍。

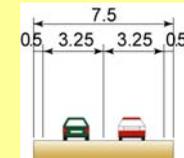


図 国道52号(現況)の標準横断面

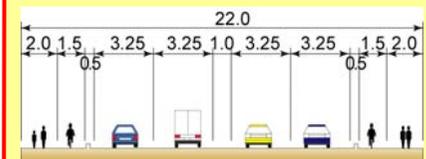


図 国道52号(整備後)の標準横断面



写真① 見通しがきかない線形不良箇所



写真② 急カーブにより車体が傾くバス



写真③ 狭い歩行空間



写真④ 自転車利用者の傍を走行する車両

# 4. 事業の必要性に関する視点(残工事の概要)

## (4) 残工事の概要

- ・荒川橋(94m)、貢川橋(26m※上線側完成済)、土工(850m)、舗装(1km)が主な残工事。
- ・現在、荒川橋施工のため、仮橋へ交通切り回し中である。(写真①参照)



# 5. 費用対効果(事業費変更の要因)

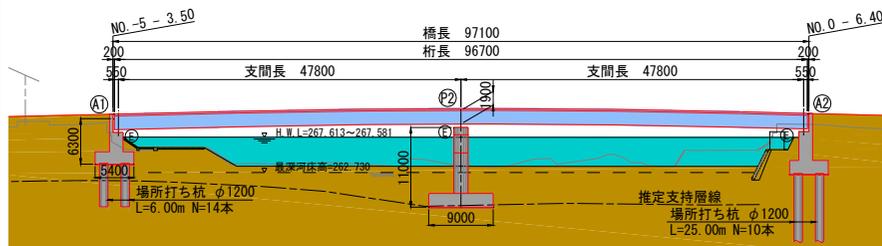
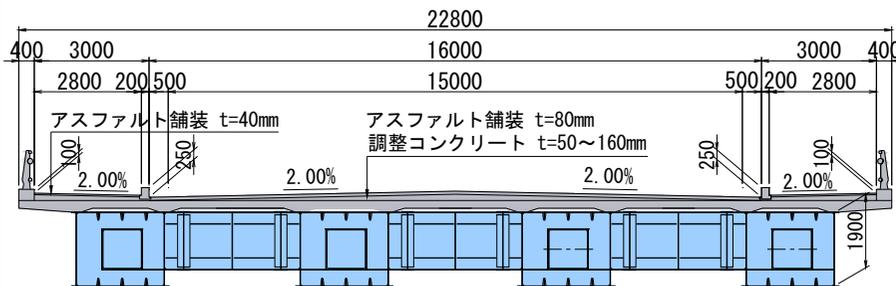
## 【コスト縮減】

- ① 荒川橋の構造の見直しにより3億円の減
- ② 用地補償費等の見直しにより12億円の減 (合計 15億円の減)

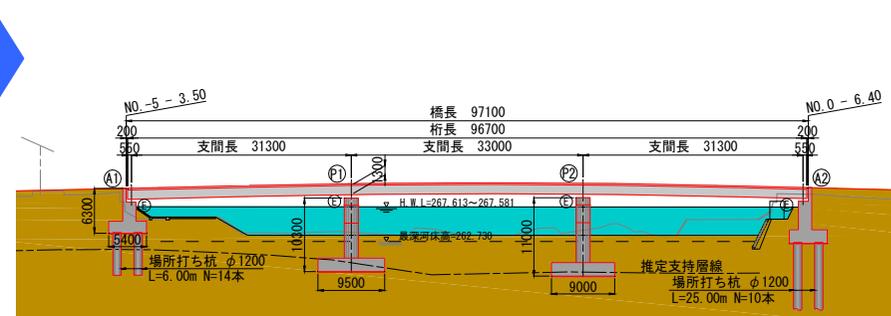
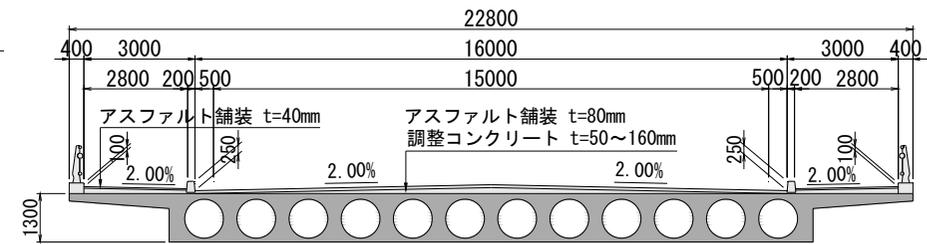
### 【荒川橋の構造の見直し: 河川協議の結果、2径間⇒3径間に変更】

○ 荒川橋は河川の合流部に位置しており、橋脚1基とした2径間の橋梁で計画していたが、河川協議の結果、より経済的な3径間(橋脚2基)に変更が可能となった。  
 ⇒ 橋梁形式: 鋼2径間連続箱桁橋から、PC3径間連続中空床版橋梁に見直し、コスト縮減  
 ⇒ 道路縦断: 橋梁の桁高を抑え、橋梁前後区間の縦断線形を見直し、擁壁道路構造物等を不要とした。

#### 鋼 2 径間連続箱桁橋



#### PC 3 径間連続中空床版橋



## 5. 費用対効果(計算条件)

### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

### ■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

### ■計算条件

・基準年次	:平成22年度	:平成17年度
・供用開始年次	:平成27年度	:平成24年度
・分析対象期間	:供用後50年間	:供用後40年間
・基礎データ	:平成17年度道路交通センサス	:平成11年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	:平成42年度	:平成42年度
・計画交通量	:21,700~23,700(台/日)	:28,100(台/日)
・事業費	:138億円	:153億円
・費用便益比(B/C)	:1.4	:2.0

# 5. 費用対効果

## ■事業全体

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	171億円	22億円	5.4億円	198億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	142億円		3.2億円	145億円	

## ■残事業

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	171億円	22億円	5.4億円	198億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	31億円		3.2億円	34億円	

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

基準年：平成22年度

# 6. 事業進捗の見込みの視点

- ・甲府市中心市街地に近い、荒川橋～アルプス通りの約0.75kmについて先行して整備。
- ・当該区間は沿道に住居や店舗等が多数あることや市道・県道との接続が多く、地元意見調整(道路とのアクセス方法等)に時間を要し、幅杭設置までに8年間の時間を要した。
- ・平成16年度より荒川橋～アルプス通り間において、用地取得を開始し、当該区間の用地取得は平成22年度完了。
- ・残るアルプス通り～貢川交差点の約0.25kmについて、平成22年度に設計用地説明会を行い、平成23年度に用地着手し、平成24年度に完了の予定。
- ・用地取得率は前回評価時27%(H17)から67%(H22.10)に増加。
- ・平成17年度より橋梁工事に着手し、平成21年度に仮橋への交通切り回しを実施。
- ・現在、荒川橋、貢川橋を工事中で、相川三之橋は新橋を架設済み。
- ・今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線完成供用を目指す。

## ■事業の計画から完成までの流れ(上石田改良)

※平成22年10月末現在

年度	S21	S43	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
事業化			事業化																		
都市計画(決定・変更)	決定	ルート変更																			
測量・調査・設計			道路橋梁	道路	道路橋梁	仮橋	道路	道路	道路	測量	測量橋梁	橋梁				道路	測量道路				
関係機関協議				河川	河川	河川					河川		河川		河川						
設計・用地説明会			計画	設計	測量					設計用地			用地	設計			設計用地				
アルプス通り 荒川橋	用地交渉									幅杭設置	着手24%	40%	64%	70%	86%	99%	完了				
	工事											橋梁	橋梁	橋梁	仮橋橋梁	仮橋橋梁	橋梁	橋梁改良舗装	完成		
アルプス通り 貢川交差点	用地交渉																幅杭設置	着手	完了		
	工事																		工事着手	改良舗装	完成

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である

## 7. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・上石田改良区間の損失時間は全国平均の約10倍(上石田改良区間:195.5千人時間/年・km、全国平均:20.3千人時間/年・km)。
- ・上石田改良区間の平均死傷事故率は全国平均の約3倍(上石田改良区間:278.4件/億台キロ、全国平均102.6件/億台キロ)。
- ・歩道の未整備が一因となり、人・自転車が被害者の死傷事故件数は山梨県直轄国道平均の約8倍。
- ・費用対効果(B/C)は1.4。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・甲府市中心市街地に近い、荒川橋～アルプス通りの約0.75kmについて、先行整備中。
- ・なお、荒川橋～アルプス通りの用地取得は完了済み。
- ・事業全体としての、用地取得率は前回評価時27%(H17)から67%(H22.10)に増加。
- ・平成21年度より仮橋へ交通切り回しを実施中。現在、荒川橋の工事中で、相川三之橋は新橋を架設済み。
- ・アルプス通り～貢川交差点の0.25kmについて、平成22年度に設計説明会の予定。
- ・今後も、用地買収・工事を実施し、早期の全線完成供用を目指す。

### (3) 都道府県・政令市からの意見

- ・山梨県知事の意見：  
一般国道52号上石田改良は、拡幅・線形改良と歩道設置により、甲府市街地の交通渋滞の緩和や交通安全の確保が図られるとともに、中心市街地へのアクセス強化、地域の活性化に寄与することから、早期の完成をお願いします。

### (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・事業の必要性、重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。